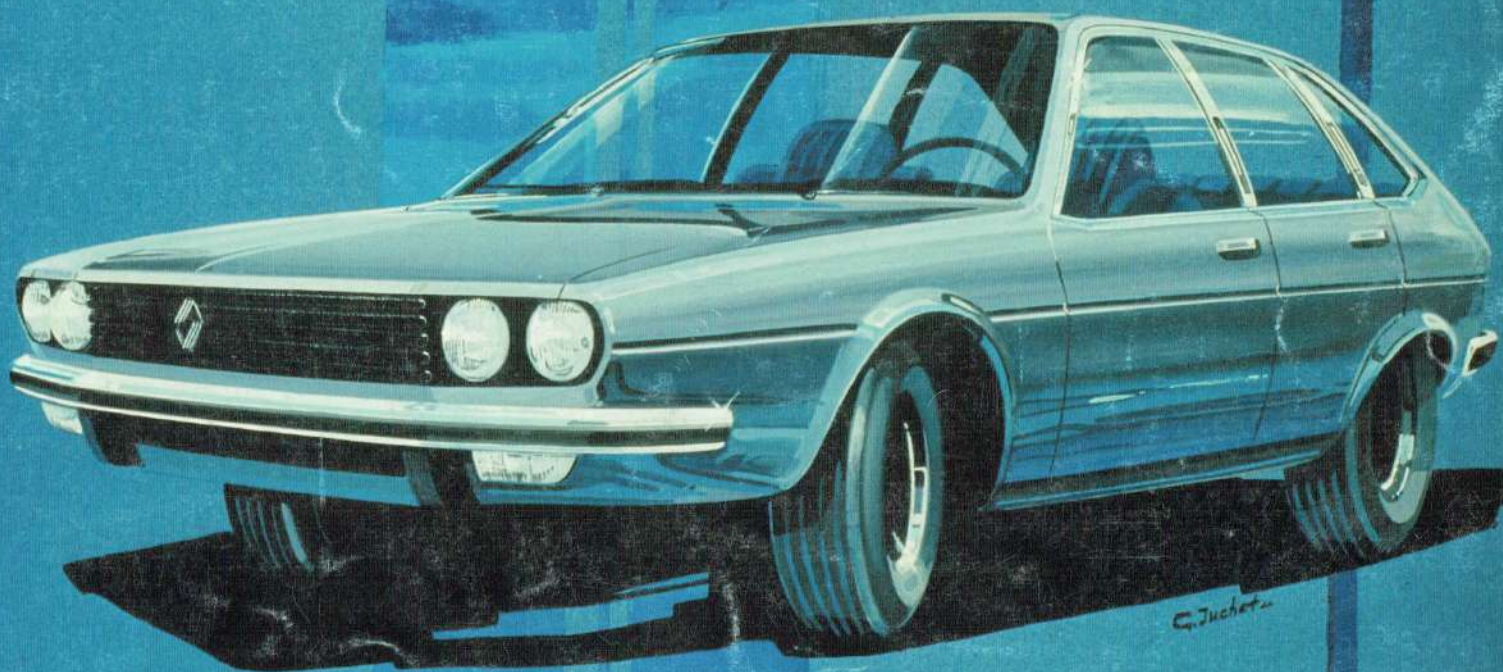


Renault Communication

 la Renault 30 TS





LA RENAULT 30 TS

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES PRINCIPALES RENAULT 30 TS, 1975 À 1983

CARACTÉRISTIQUES COMMUNES À TOUS LES MODÈLES ■ Berline cinq portes • Structure monocoque acier • Moteur en position longitudinale, en porte-à-faux avant • Bloc et culasses en alliage léger • Traction avant. Suspension à quatre roues indépendantes ; ressorts hélicoïdaux à l'avant et à l'arrière • Direction à crémaillère, assistée • Longueur 452 cm • Largeur : 173 cm • Hauteur 143 cm • Empattement 267 cm •

■ 160 193 exemplaires fabriqués à Sandouville (France) de 1975 à 1983. ■



© Renault Communication



© Renault Communication



© Renault Communication



© Renault Communication

RENAULT 30 TS AUTOMATIC

Millésimes	1975 - 1978
Moteur	Six cylindres en V
Cylindrée	2664 cm ³
Distribution	2 x 1 ACT
Alimentation	1 carbu simple corps et un double-corps.
Puissance	131 ch à 5500 tr/mn
Couple	20,5 mkg à 2500 tr/mn
Boîte de vitesses	Automatique trois rapports
Pneus	175 HR 14
Puissance fiscale	15 CV
Vitesse maxi	177 km/h
Poids	1340 kg
Particularité	D'abord disponible sous forme d'option, la 30 TS Automatic devient un modèle à part entière dans la nomenclature 1978..



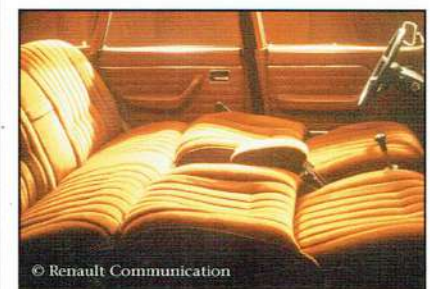
© Renault Communication

RENAULT 30 TX AUTOMATIC

Millésimes	1979 - 1983
Moteur	Six cylindres en V
Cylindrée	2664 cm ³
Distribution	2 x 1 ACT
Alimentation	Injection Bosch K-Jetronic
Puissance	142 ch à 5500 tr/mn
Couple	22,3 mkg à 3000 tr/mn
Boîte de vitesses	Automatique trois rapports
Pneus	175 HR 14
Puissance fiscale	15 CV
Vitesse maxi	180 km/h
Poids	1360 kg
Particularité	À part le logo, pas de différences visibles par rapport à la version à boîte manuelle.



© Renault Communication



© Renault Communication

RENAULT 30 TS

Millésimes	1975 - 1978
Moteur	Six cylindres en V
Cylindrée	2664 cm ³
Distribution	2 x 1 ACT
Alimentation	1 carbu simple corps et un double-corps.
Puissance	131 puis 128 ch à 5500 tr/mn
Couple	20,5 puis 21 mkg à 2500 tr/mn
Boîte de vitesses	Manuelle quatre rapports
Pneus	175 HR 14
Puissance fiscale	15 CV
Vitesse maxi	185 puis 183 km/h
Poids	1320 kg

RENAULT 30 TX

Millésimes	1979 - 1983
Moteur	Six cylindres en V
Cylindrée	2664 cm ³
Distribution	2 x 1 ACT
Alimentation	Injection
Puissance	142 ch à 5500 tr/mn
Couple	22,3 mkg à 3000 tr/mn
Boîte de vitesses	Manuelle cinq rapports
Pneus	175 HR 14
Puissance fiscale	15 CV
Vitesse maxi	185 km/h
Poids	1340 kg
Particularité	Autre dessin de jantes, à croisillon.

RENAULT 30 TURBO D

Millésimes	1981 - 1983
Moteur	Quatre cylindres en ligne
Cylindrée	2068 cm ³
Distribution	1 ACT
Alimentation	Pompe Bosch
Puissance	85 ch à 4250 tr/mn
Couple	18,5 mkg à 2000 tr/mn
Pneus	175 SR 13
Puissance fiscale	7 CV
Vitesse maxi	160 km/h
Poids	1255 kg
Particularité	Version plus luxueuse et performante de la Renault 20 TD et GTD.

La R30

Le retour au prestige

Depuis la carrière en demi-teinte de la Frégate dans les années cinquante, le marché du haut de gamme est totalement délaissé par la Régie. La naissance de la Renault 30 au milieu de la décennie soixante-dix relance la marque sur ce créneau difficile.



Bien entendu, la nouvelle Renault 30 demeure une traction avant afin de conserver une tenue de route adéquate.

Ce statut de constructeur généraliste oblige Renault à bâtir sa réussite sur des modèles de large diffusion et de cylindrées modestes, comme les séries R4, R6, R8, R10, ou plus conséquentes telle la R16. Mais la clientèle française, désireuse d'un produit plus prestigieux, doit se tourner vers les productions étrangères, principalement celles d'outre-Rhin.

Un V6 pour trois

Le concept fort habile de la R16, soit une berline-break à hayon de chargement, connaissant un formidable succès, c'est ce principe qui est décidé en faveur de la prochaine Renault 30, pour le moment connue sous le code interne de « Projet R » puis « Programme 127 ». L'année 1971 marque un tournant décisif dans la genèse de la machine : c'est à cette date que les marques Peugeot, Renault et Volvo décident d'unir leurs efforts techniques et financiers afin de concevoir une mécanique moderne à 6 cylindres en V, capable de lutter contre les nombreux compétiteurs européens.

Afin de réaliser ce projet communautaire, une nouvelle société est créée, baptisée Franco-Suédoise de Moteurs. Le site installé à Douvrin, dans le nord de la France, fabrique donc une mécanique V6, bien sûr dénommée PRV, chargée de propulser les modèles haut de gamme de chacun des trois constructeurs. Il s'agit d'une belle pièce en alliage d'aluminium en ce qui concerne le bloc et les culasses. Summum d'un certain raffinement technique, on découvre un arbre à cames en tête par rangée de cylindres, entraîné par chaînes.

Qui commence ?

Des trois partenaires concernés, c'est Volvo qui entame le bal, en installant le flamant V6 sous le capot de la série 264, dès septembre 1974. En octobre, Peugeot en dote ses coupé et cabriolet 504 ainsi qu'une toute nouvelle berline de luxe baptisée 604 lors du Salon de Genève de mars 1975. Cette dernière nouvelle constitue une mauvaise surprise pour Renault qui présente pour la première fois, au sein de cette même exposition, la nouvelle

LA CONCURRENCE PRV

Présentée au Salon de Genève en mars 1975, la Peugeot 604 possédait la même mécanique que la R30, mais poussée à 136 ch à 5 750 tr/mn sur la version SL (entre 162 ou 182 km/h suivant la transmission manuelle ou automatique) ou à 144 ch à 5 500 tr/mn sur la version à injection TI, introduite sur le marché au mois de septembre 1977 (vitesse maximale comprise entre 180 et 185 km/h).

En ce qui concerne le partenaire suédois Volvo, le V6 se nichait sous le capot des types 264 (présenté en septembre 1974) et 265 aux roues arrière motrices, le moteur développant entre 125 et 148 ch DIN.



B © Renault

La carrosserie d'allure bicorps, avec son arrière façon R16, étonne, sur une machine de luxe, par son côté utilitaire.

MÊME CAISSE MAIS...

En 1976, Renault commercialisa la R20 qui partageait la même carrosserie que la R30 mais des optiques rectangulaires et une finition moins poussée. Animée de la mécanique 1,6 litre de la R16 TX, la voiture coûtait 32 600 F au lieu des 42 200 F réclamés pour une R30 TS, un excellent rapport prix-performance. La Renault 20 allait connaître un véritable plébiscite commercial.

R30. En effet, le constructeur de Billancourt espérait tenir la vedette de l'événement, Peugeot ayant stipulé une présentation de la 604 pour l'été 1975. Beau geste d'un « collègue » ou aléa des derniers préparatifs commerciaux, la production de cette dernière est malgré tout repoussée au mois d'août de cette même saison.

Points forts et points faibles

La carrosserie de la Renault 30 relève d'une architecture moderne bicorps avec hayon arrière (de 400 à 1 200 dm³ de volume de chargement) et utilise le concept de la traction avant, tandis que sa concurrente Peugeot 604 fait

appel à des lignes très conservatrices à trois volumes et aux roues arrière motrices. Si la nouvelle Renault profite d'un équipement particulièrement généreux, les matériaux utilisés au sein de l'habitacle sont encore jugés bien pauvres par beaucoup d'utilisateurs pour une automobile de haut de gamme. En revanche, la tenue de route est satisfaisante et la transmission et la direction assistée ne méritent que des louanges. Si le V6 se fait très discret en décibels, son appétit en carburant devient impressionnant à haute vitesse, 27 litres aux 100 km à 180 km/h. Ce problème de gourmandise est corrigé à la fin de la saison 1976 par l'abandon du montage initial de deux carburateurs, un simple corps pour le bas régime et un double corps agissant au-delà de 3 000 tr/mn. Désormais, un seul double corps trône au-dessus du bloc.



C © Renault

L'évolution esthétique de la R30 au cours de sa carrière sera modeste. En 1980, la voiture reçoit une calandre à barrettes horizontales chromées.

PRIX D'ÉPOQUE

La Renault 30 TS était tarifée 49 800 F, la Renault 30 TX, 57 000 F, ce qui en faisait la plus chère du catalogue de la marque, si l'on excepte la très sportive Alpine A 310, facturée 82 000 F.

Pour comparaison, une Renault 4 coûtait 18 300 F. La Peugeot 604 SL était tarifée 53 000 F, la version TI 62 000 F et le type 604 D Turbo (8 CV) 61 000 F.

42 11 88

La R30

Rapide mais gourmande

Au fil des années, la Renault 30 va connaître une version à injection, pour contrer la Peugeot 604 TI, et une autre diesel. Malgré quelques arguments convaincants, elle ne connaîtra pas le succès espéré, à cause notamment des crises pétrolières successives.



Voici la Renault 30 TS et son stylisme bien plus hardi que celui de la Peugeot 604, avec laquelle elle partage le V6 PRV.

Afin de contrer l'insolente Peugeot 604 TI millésime 1978, vitaminée par un dispositif d'injection d'essence Bosch K-Jetronic portant la puissance à 144 ch, Renault dévoile la R30 TX à l'automne 1978.

LA CONCURRENCE CITROËN

Face à cette offensive, quelle fut la résistance offerte par Citroën sur le marché du luxe ? Le modèle le plus onéreux du catalogue 1979, la CX Prestige, vendue 75 300 F, percevait une mécanique à injection électronique L-Jetronic de 2 347 cm³ donnant 128 ch DIN, autorisant une vitesse maximale de près de 190 km/h. Cette puissance parvenait aux roues avant via une boîte de vitesses à 5 rapports.

Vive l'injection !

Cette dernière possède le même système d'injection de carburant, mais seulement 142 ch, la boîte de vitesses à 5 rapports emmène tout de même l'auto au-delà des 185 km/h. La R30 TX repose sur des roues à 16 bâtons disposés d'une façon croisée, coulées en alliage léger et chaussées de pneumatiques Michelin TRX réputés pour leur accroche à la route. Le freinage est assuré par quatre disques avec double circuit et une assistance par servofrein. La série TX se distingue par un monogramme spécifique « Injection ».

FICHE TECHNIQUE

Marque :	Renault.
Type :	R30 TS.
Moteur :	6 cylindres en V ouvert à 90°.
Cylindrée :	2 664 cm ³ .
Alésage × course :	88 × 73 mm.
Puissance :	131 ch à 5 500 tr/mn.
Alimentation :	1 carburateur double corps Weber.
Distribution :	soupapes en tête, 1 ACT par rangée de cylindres.
Transmission :	boîte à 4 rapports ou automatique.
Empattement :	267 cm.
Voie avant :	144,4 cm.
Voie arrière :	144 cm.
Longueur :	452 cm.
Largeur :	173 cm.
Hauteur :	143 cm.
Poids :	1 320 kg à 1 340 kg.
Vitesse maximale :	185 km/h ou 180 km/h avec la transmission automatique.

DES PERFORMANCES

Départ arrêté, une Renault 30 TS mettait 32,6 s afin d'atteindre les 1 000 m, contre 31,6 s pour une R30 TX et 36,1 s pour une R30 Turbo-D.

apposé à droite de la calandre. Par ailleurs, les sièges de l'habitacle se couvrent de velours. Un régulateur de vitesse, la condamnation électromagnétique de la trappe à essence et du hayon arrière font partie des équipements de série. Esthétiquement, la Renault 30 TX évolue par touches sensibles. La calandre intègre six barres horizontales en 1980. Une console centrale apparaît sur la planche de bord du millésime 1981 ainsi que des pare-chocs enveloppant davantage les flancs de caisse. La version 30 TS est retirée du catalogue en 1982.

D comme Diesel

Afin d'élargir une offre encore limitée pour un modèle, une version à motorisation diesel de la Renault 30 est disponible à partir du mois de juillet 1981. La catégorie fiscale passe de 15 CV pour la R30 TX à 7 CV pour la nouvelle venue, baptisée R30 Turbo-D, et les économies de carburant sont désormais à l'ordre du jour. La mécanique choisie est un 4 cylindres en ligne de 2 068 cm³, développant 85 ch à 4 250 tr/mn à l'aide d'un turbo-compresseur Garrett. Ce moteur est prélevé sur la gamme R20 diesel. La



La Renault 30 TX se reconnaît à ses roues à croisillons en alliage léger et au monogramme « injection » apposé sur la calandre.

Renault 30 Turbo-D (102 200 F en 1983) s'appuie sur des roues en aluminium similaires à celles de la R18 Turbo-D. En toute logique, les performances sont à la baisse, avec seulement 160 km/h en pointe, mais l'auto satisfait l'amateur de confort, d'habitabilité et de budget serré. Il faut noter que cette proposition arrive à point pour contrer la Peugeot 604 GRD et la Citroën CX 2500 diesel.

Place à la 25 !

Avant de quitter la scène commerciale, au début de l'année 1984, la Renault 30 adopte un becquet aérodynamique et un essuie-glace arrière. Ce retour sur le marché haut de gamme dans la catégorie des plus de 2 litres

de cylindrée, avec 160 265 exemplaires assemblés en neuf années de production, reste une performance mitigée pour la R30 face aux grandes routières d'outre-Rhin. Mais ce programme courageux a permis à la marque française de se placer de nouveau sur le marché d'élite.

La Renault 25 reprend ce flambeau dès le mois de mars 1984, avec cette fois un incontestable succès.



Une R30 TS profondément modifiée dans un esprit sportif.



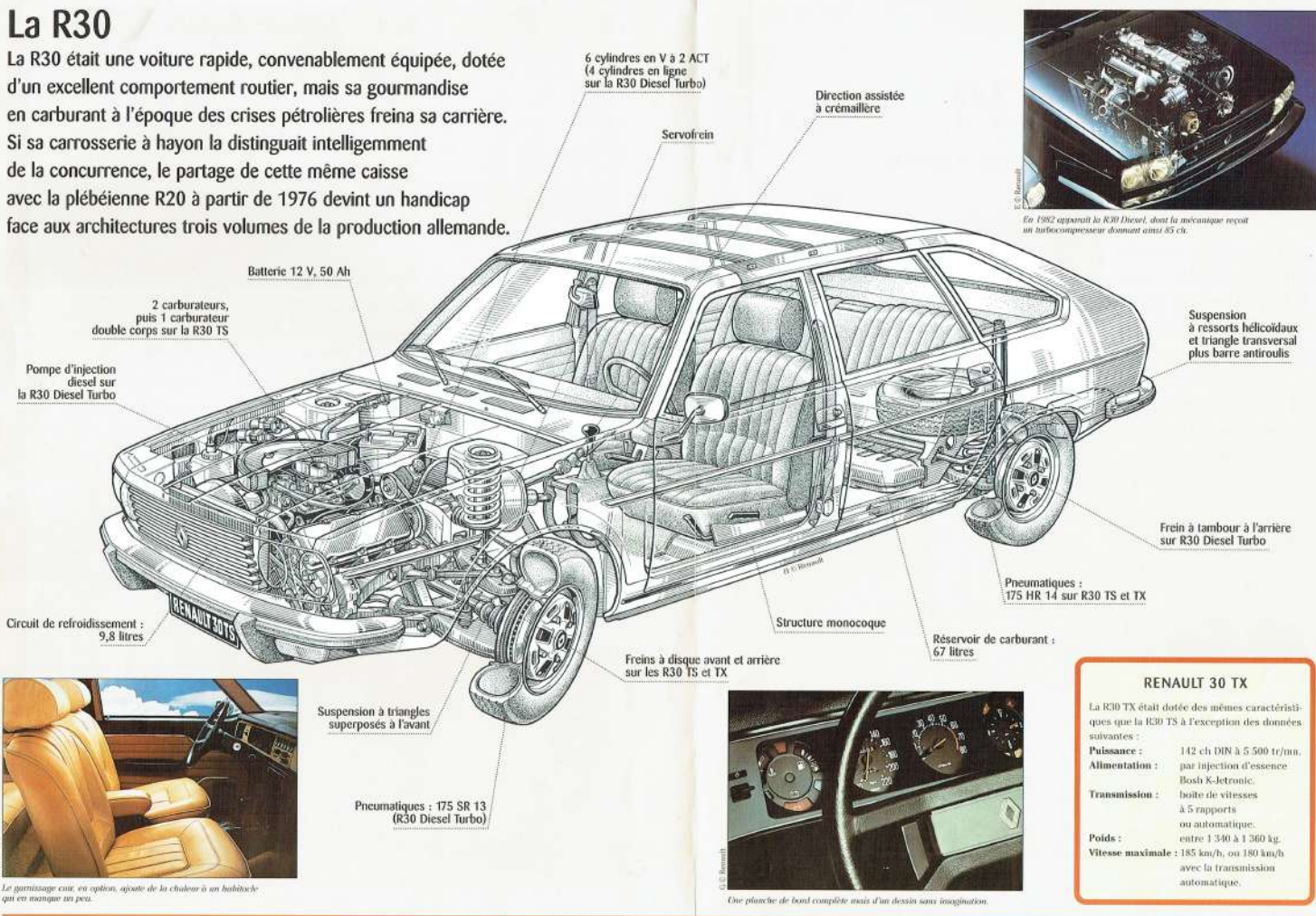
Cette vue plongeante nous permet de découvrir pleinement les avantages d'un toit ouvrant sur une R30 TS.

LES OPTIONS

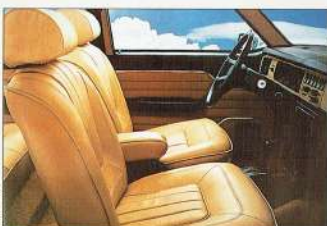
Le catalogue des options concernant la Renault 30 comprenait la transmission automatique, le toit ouvrant électrique, les vitres teintées, la peinture métallisée, l'air conditionné et une sellerie en cuir.

La R30

La R30 était une voiture rapide, convenablement équipée, dotée d'un excellent comportement routier, mais sa gourmandise en carburant à l'époque des crises pétrolières freina sa carrière. Si sa carrosserie à hayon la distinguait intelligemment de la concurrence, le partage de cette même caisse avec la plébéienne R20 à partir de 1976 devint un handicap face aux architectures trois volumes de la production allemande.



En 1982 apparaît la R30 Diesel, dont la mécanique reçoit un turbo-compresseur donnant ainsi 85 ch.



Le garnissage cuir, en option, ajoute de la chaleur à un habitacle qui en manque un peu.



Une planche de bord complète mais d'un dessin sans imagination.

RENAULT 30 TX

La R30 TX était dotée des mêmes caractéristiques que la R30 TS à l'exception des données suivantes :

Puissance : 142 ch DIN à 5 500 tr/mn, par injection d'essence Bosh K-Jetronic.

Alimentation : Bosh K-Jetronic.

Transmission : boîte de vitesses à 5 rapports ou automatique.

Poids : entre 1 340 à 1 360 kg.

Vitesse maximale : 185 km/h, ou 180 km/h avec la transmission automatique.

